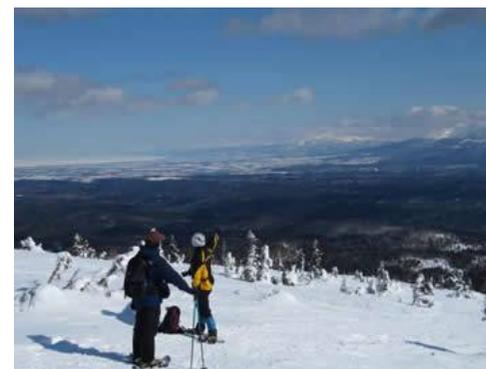


「北海道創生総合戦略」・「北海道総合開発計画」に基づく、オホーツク観光のグランドデザイン

オホーツクの観光戦略と公共交通の在り方



2025年3月～5月 T2例会資料

https://www.okhotsk.biz/gingasen_net/t2_5gatu.pdf

基本戦略

1 一人ひとりの希望をかなえる社会をつくる

- ① 安心して子どもを産み育てられる環境の整備
- ② 未来を担う子どもたちの成長を支える教育環境の充実
- ③ 若者、女性、高齢者、障がい者など多様な人材の活躍
- ④ グローバル化に対応した世界で活躍できる多様な人材の育成

2 地域の魅力を高め、地域への人の流れをつくる

- ① 移住・定住の促進
- ② 外国人材の受入拡大と共生
- ③ 関係人口の創出・拡大、二地域居住の促進
- ④ 北海道独自の自然・歴史や文化の発信
- ⑤ スポーツによる地域の振興
- ⑥ 航空ネットワークや北海道新幹線等を活用した新たな人の流れの創出

3 安心して暮らせる豊かな地域をつくる

- ① 将来を見据えた地域コミュニティの維持
- ② 健やかに暮らせる医療・福祉の充実
- ③ 地域を支える持続的な交通・物流ネットワークの構築
- ④ 様々な自然災害リスクなどに対応した安全・安心な北海道づくり
- ⑤ 地域の可能性を広げるデジタル化に向けた環境整備

4 潜在力を活かした産業・雇用をつくる

- ① 道産食品の高付加価値化及び販路・輸出拡大
- ② 農林水産業の持続的成長
- ③ 観光立国北海道の実現
- ④ ゼロカーボン北海道の推進とGX関連産業の振興
- ⑤ 本道の強みを活かした産業の創出・振興
- ⑥ 次世代半導体などデジタル関連産業の集積促進
- ⑦ 地域経済を支える中小・小規模企業の振興
- ⑧ 海外からの投資促進
- ⑨ 産業人材の育成・確保と雇用の受け皿づくり
- ⑩ 安心して働ける就業環境の整備

5 多様な連携により地域の活力をつくる

- ① 自治体間の広域的な連携の促進
- ② 多様な主体との連携体制の構築
- ③ 人口減少対策に関する札幌市との連携強化

北海道総合開発計画は何を目指しているか

(第9期：令和6年3月12日閣議決定)

第4章 計画の主要施策

第1節 「我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食料安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道」に係る主要施策

2. 観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくり

観光立国を先導する世界トップクラスの観光地域づくりに向け、次に掲げる基本的方向に沿って施策を展開する。

《主要施策の実現に向けた施策の基本的方向》

(1) 世界市場に向けた **新たな観光コンテンツの創出・拡充** と稼ぐ力の向上

生産空間の魅力を活用した観光コンテンツの創出 スポーツコンテンツの創出・スポーツツーリズムの推進 食・文化やインフラツーリズム 海外からの教育旅行
コンテンツ創出 医療や健康増進と連携した観光コンテンツの創出 世界水準のサイクルツーリズム等 アドベンチャートラベル 泊食分離等の長期滞在対応
生産空間での滞在・体験を行う農泊等の農林水産業との連携

(2) 多様な旅行者の **地方部への誘客** に向けた安全・安心な受入環境整備

空港・港湾から観光地までの二次交通の利便性が低い 北海道新幹線の延伸やインバウンド観光の経済効果を地方部へ波及させるための交通アクセスの改善 デジタル技術を活用した観光サービスの効率化

○ゲートウェイ機能の強化と地方部への交通アクセスの改善

空港・港湾の受入機能強化 交通結節機能強化 空港と地域が連携した周遊観光活性化、速達性の向上 交通需要の少ない地方部における観光客等の交通利便向上

○観光におけるデジタルの実装

MaaS等の観光客受入体制のデジタル化

(3) **自然環境・文化の保全と観光が両立** した持続可能な観光地域づくり

自然環境、農山漁村景観、ジオパーク、アイヌ文化、北の縄文遺跡、近代の開拓の歴史等豊富な文化資源、歴史的資源を活かした観光へのニーズが高い

○世界に誇る文化資源の保全・継承による地域資源を活用した観光地域づくり

縄文遺跡を始め各地の遺跡やジオパーク、炭鉄港等の日本遺産、馬文化等の北海道遺産等を活用した観光地域づくり 雪・氷に親しむ北の暮らし等を活用した観光地域づくり

○多様な主体との連携による地域資源を活用した観光地域づくり

地域協働を通じた地域コミュニティの担い手の育成・確保 担い手の活動をコーディネートする人材の確保

世界をリードする観光地としていくための戦略

社会・経済情勢が目まぐるしく変わる中、どんな状況にあっても観光の総消費額の最大化を目指し、「新しい需要の創出」×「くりかえし」×「単価向上」の戦略を柔軟かつ迅速に実行していくことで、持続可能な地域づくりに貢献する。また、観光業界を支える人材の育成に取り組む。

戦略1

新しい需要の創出

- 北海道の豊富な資源を活かした新たな観光資源の創出
歴史・文化やワイン・ツーリズム、ケア・ツーリズムなどテーマ型ツーリズムの推進
- 環境の変化に応じた持続可能な観光地づくり
地域の観光資源の価値を深掘した学びのある旅の提案
アドベンチャーツーリズム、サステナブルツーリズムなど
- 地域をつなぐ広域周遊の促進
道内各地の空港、鉄道駅等を活用し、誰もが快適に道内各地を巡ることができる観光ルートづくり

戦略2

リピーターの獲得

- 季節毎に地域ならではの特色のある体験の創出
年間を通じて何度も訪れたい観光コンテンツの創出
(食文化や体験、サイクリング、スキーなど)
- 地域交流による第二のふるさと化
地域の人々との交流促進（ワーケーション、おてつ旅など）
地域住民も巻き込んだおもてなしあふれる地域づくり
- 観光ルートの多様化
テーマ性、ストーリー性のある多様な観光資源を結び付けた魅力あるルートの提案

戦略3

単価向上

- 観光ガイドの育成・レベルアップ
サービス・能力向上により職業ガイドへ
- 地域での滞在日数増のための取組強化
ナイトタイム・エコノミーの充実
広域周遊の促進、観光ルートの多様化（再掲）
- 関連産業と連携した高付加価値化
一次産業や交通事業者との連携など地域の産業に根付いた観光コンテンツづくり
- 新しい観光の価値の創造
アイデアと投資をつなげ、地域に新しい仕事を作る

戦略4

観光インフラの強化

- 観光DXの推進
デジタル技術を活用した新しい観光サービスの導入支援
- 安全・安心な受入環境整備
地域公共交通の利便性を高める仕組み(観光MaaS)、外国人観光客受入環境整備
ユニバーサルツーリズムの推進、サステナブルな観光の推進、オーバーツーリズム対策
- 人材育成と人材確保の推進
次世代を担う世代への観光教育、国内外から多様な人材の確保、観光人材の強化
- 北海道民理解の促進
道民への観光に対する理解促進・意識改革に向けた啓発

戦略5

ブランディングの強化

- 世界中から選ばれる「HOKKAIDO」のブランド構築
北海道の魅力を分かりやすく発信するため、テーマ性、ストーリー性のあるブランドの確立
- 国内外の地域、市場、ターゲットを絞ったマーケティング
デジタル技術の活用による効率的かつ効果的な観光プロモーション
インバウンド向けの情報発信の強化
- 道内各地域と連携した一体的なプロモーション
各地域の観光資源の特性に応じ、きめ細やかなプロモーションの実施
- シビックプライドの醸成
道民が自分の住む地域に誇りを持てるような、各地域のブランディングと魅力の発信

「北海道観光のくにつくり行動計画」が求めているもの （平成20年版から）

【観光振興に向けた行動指針】

・ 自然環境との共生

自然と触れ合う体験型・アウトドア観光、エコツーリズム、健康・保養ツーリズムの推進

・ 地域にこだわる

地域が持つ自然環境、食、文化、歴史、生活など地域のあらゆるものにこだわり、「地域の宝」として伝える
アイヌ文化や縄文文化、産業遺産、身近にある日ごろの暮らしぶり、郷土料理、地産食材、新たな地産メニュー

・ みんながつながる

観光客との交流、観光客への住民のホスピタリティ、住民の活動への観光客の参加、大学・企業・行政・住民の連携による地域の魅力の発掘創造

・ 地域の産業と連携する

農林水産業やモノづくり産業と連携したグリーンツーリズム、農泊ツーリズム、体験・ボランティアツーリズム

それぞれの戦略・計画が共通に認識している北海道観光の課題

1 自然環境との共生

アウトドアツーリズム、アドベンチャーツーリズム、サステイナブルツーリズム、エコツーリズム

2 地域にこだわった新しい観光資源の創出

歴史、文化、遺産、地域の生活、地域の食等地域の価値を深掘りした学びのある観光、テーマ・ストーリーのある観光づくり

3 地域の人々や産業との連携

地域の人々や行事との交流参加、農林水産業やモノづくり産業との連携、体験、参加

4 地域へ誘客する二次交通の弱さ

空港から観光地への二次交通、駅から目的地までの三次交通インフラの弱さ、連携するシステム（MaaS）の必要性

■ 北海道観光の強み・弱み・機会・脅威

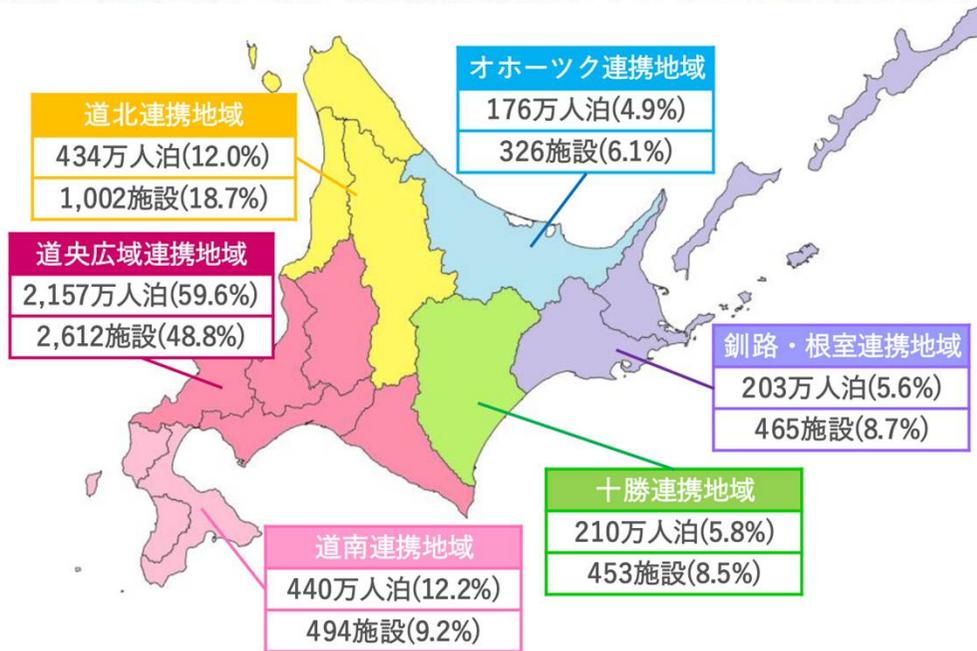
強み	弱み
<ul style="list-style-type: none">・ 明瞭な四季・恵まれた自然環境・ 良質な食材・ 多様で豊かな歴史・文化（縄文・アイヌなど）・ 豊富な体験メニュー・ 空港民間委託、北海道新幹線（新函館北斗）・ 新北海道スタイル・ 住民による愛着度2年連続 No.1^{※⑬}	<ul style="list-style-type: none">・ 道内観光地間の移動時間・距離・ 脆弱な二次交通・ 欧米からのアクセス・ 季節偏在、地域偏在・ オーバーツーリズム⁷・ ガイド等専門人材の不足
機会	脅威
<ul style="list-style-type: none">・ インバウンド需要の拡大（アジア圏）・ オリンピック ATWS 北海道 / 日本⁸	<ul style="list-style-type: none">・ 自然災害・感染症・ 国際政治リスク

第5期「北海道観光のくにつくり行動計画」
第4 北海道観光が将来的にめざす姿
1 北海道観光の分析

オホーツクの観光はどうなっているか① 道内最低の観光入込数

第3 北海道観光の現状と課題 / 1 第4期の達成状況 / (2) 宿泊客延べ数

■ 圏域別の宿泊客延べ数、宿泊施設数及びそれぞれの割合(2019年度)^{※⑤、⑥}



第5期「北海道観光くづくり行動計画」から

※道央圏のオーバーツーリズムが上川富良野美瑛、更にオホーツクに流れている可能性がある

管内観光0.6%増578万人

24年度上期アジア圏の伸び顕著

オホーツク総合振興局は2024年度上期(4月9日)のオホーツク管内の観光客数をまとめ、観光客数は578万人で、前年同期比0.6%増となった。特に外国人宿泊客数は同38.6%増の6万4,838人と伸びが顕著で、新型コロナウイルス禍前を上回った。振興局によると観光客数の内訳は、道外客が同0.5%増の2万6,409人、道内客が同4.4%増の210万9,400人で、道内客が同2.9%減の36万7,400人、日帰り客は同0.2%増の49,300人、宿泊客は同5.0%増の84万2,400人だった。

外国人の宿泊延べ数は、同40.9%増の7万1,602人、台湾が1位で、同53.5%増の2万6,409人、香港が同22.8%増の1万3,138人泊、中国が113.8%増の8,400人泊だった。

外国人(宿泊客延べ数の月別の推移は、7月が最も多く同比64.0%増の1万7,933人、続いて8月の同比51.4%増の1万4,732人、9月の同比38.2%増の1万3,245人だった。宿泊地域別に見ると、世界遺産の知床がある斜内地域(網走市、美幌町、斜内町、清里町、小清水町、大空町)が81.6%を占める。続いて北見地域(北見市、津別町、訓子府町、置戸町)が12.4%、遠紋地域(紋別市、佐呂間町、遠軽町、湧別町、滝上町、興部町、西興部村、雄武町)が6.1%だった。

同振興局によると、外国人宿泊客延べ数は、海外向けプロモーションの実施や、田舎などの影響などによってアジア圏からの観光客数が大幅に伸びたという。

国内定期便の乗降客数は、女満別空港が同比0.4%減の40万2,263人、紋別空港が同比9.7%増の3万5,310人だった。

(水野薫)

道新2025.3.11

オホーツクの観光はどうなっているか②

鉄道運行が地域経済にもたらしている波及効果

観点 I 観光

道内鉄道ネットワークは、釧網線や石北線等により周遊性が維持され、北海道を代表する観光地を沿線に有する各路線(富良野線、釧網線、花咲線等)が繋がっています。仮にネットワークが途切れ周遊性が失われた場合、沿線地域だけでなく、北海道全域において観光入込客や観光消費による経済効果が減少することが予想されます。

鉄道ネットワークの価値

令和5年度に北海道が実施したアンケート調査により、黄線区の中でも観光に特色を持った3線区の観光利用者が、鉄道ネットワークを活用して沿線だけでなく全道各地を周遊していることが明らかになりました。

鉄道ネットワークを維持することで、道外や海外からの観光客が鉄道で北海道を周遊し、北海道全体へ経済効果が波及することが期待されます。

列車の運行により確保される経済波及効果(全道)

富良野線 約**170**億円
釧網線 約**110**億円
花咲線 約**50**億円

【算出方法】アンケートにより、鉄道の利用目的、観光客の行程や立ち寄り地、宿泊地、消費額を調査。この結果を基に、駅間通過人員(JR調べ)から各線区の観光利用者数を推計するとともに、産業連関表から経済波及効果を算出。このうち、アンケートで列車が運行されない場合は「旅行を取りやめる」と回答した者を「列車の運行により確保された観光客」として算出。

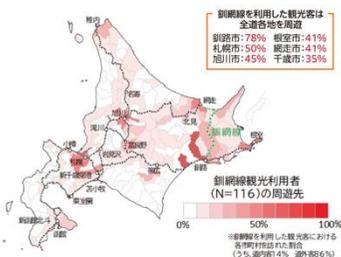
地域の声

鶴雅ホールディングス
副社長 大西 希氏

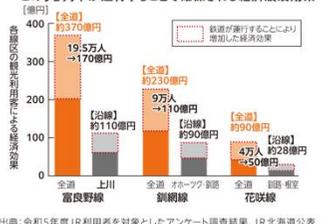
北海道の観光における一番の課題は「交通の便」です。今後、アドベンチャーラベルも含めてターゲットにしていきたい外国人観光客の層は、特に冬期間は自身でレンタカーを運転出来ないケースも多く、観光のポテンシャルが大きい地域へ交通手段がないために訪問することが出来ないという状況は、地域にとって非常にもったいないと感じます。鉄道の廃線によって「周遊観光」できなくなるこの観光地としての打撃は大きく、フルストレーン等と連携して地域を盛り上げていきたいと思っています。



▼釧網線観光利用客の全道周遊状況



▼各線区の観光利用者による全道への経済波及効果とこのうち列車が運行することで確保される経済波及効果



出典: 令和5年度JR利用者を対象としたアンケート調査結果、JR北海道公表データ、平成27年度北海道内地域間産業連関表(北海道)等を用いて試算

各線区の観光利用者による全道への経済波及効果

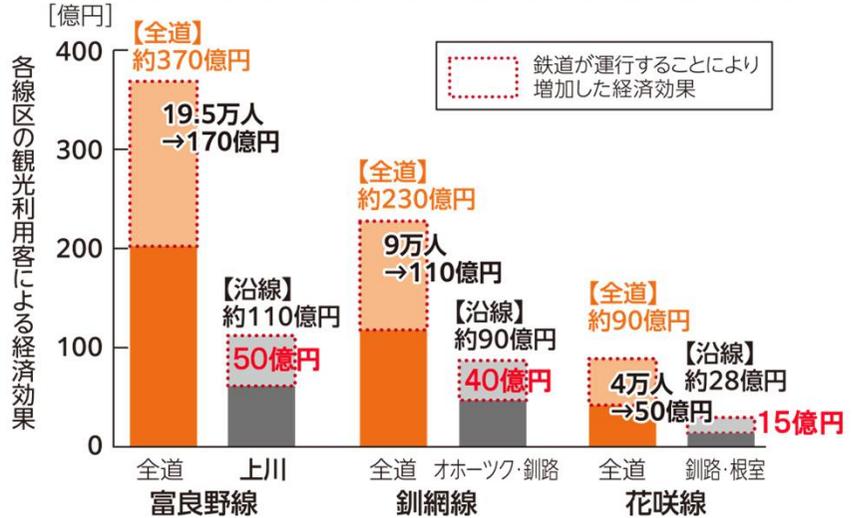
富良野線 約**370**億円
 釧網線 約**230**億円
 花咲線 約**90**億円

列車が運行することで確保される観光客数

富良野線 約**20**万人
 釧網線 約**9**万人
 花咲線 約**4**万人

- 3つの鉄道が沿線にもたらしているお金は**228億円**
(110億円 + 90億円 + 28億円)
- 全道にもたらしているお金は**690億円**。
- 鉄道がなくなると、全道で**330億円**、沿線で**105億円**がなくなる。
- ※2023年度...JR北海道の赤字599億円、石北線38億円、釧網線18億円

▼各線区の観光利用者による全道への経済波及効果とこのうち列車が運行することで確保される経済波及効果



出典: 令和5年度JR利用者を対象としたアンケート調査結果、JR北海道公表データ、平成27年度北海道内地域間産業連関表(北海道)等を用いて試算

オホーツクの観光はどうなっているか③ 石北線がオホーツク観光を支えている

石北線に乗っているお客様の3人に1人は観光客

(1) 各線区の利用特性



※特急大雪：流氷観光シーズンの乗客数は年末年始と変わらない混雑！

(遠軽 - 上川間の乗客数)

12月28日：上り83名、下り178名 1月4日：上り143名、下り86名 → 2月24日上り93名、下り112名

オホーツクの観光資源を考える② オホーツクの地勢がもたらしたものはなにか

・オホーツクってどういう所？

- ・オホーツク地域は**オホーツク海と約280kmの海岸線で接**ています。総面積10,691km²に約26万人が暮らし、東京都の約5倍の面積に約50分の1の人口が暮らす。
- ・**年間平均気温は6.9°C**であり、冬期間の最低気温は-30°C以下となる。**年間平均降水量は800ミリ**前後であり、日本で最も降水量が少ない地域です。世界的にも貴重な原始の自然をそのまま残す「**世界自然遺産知床**」をはじめとし**豊かな自然景観に恵まれている**ほか、オホーツクを覆う**流氷はオホーツク特有のもの**です。
(振興局HPより抜粋)
- ・北海道東部オホーツク海沿岸には、多くの汽水湖が分布する。特に網走市周辺では、能取湖、網走湖、藻琴湖、濤沸湖（網走4湖）など大小様々な汽水湖が分布し、**日本有数の汽水湖群**を形成している。
(「北海道東部オホーツク海沿岸汽水湖群における近年の環境変遷」より)



- ・景観の多様性
- ・自然・植生の多様性
- ・食の多様性
- ・歴史・文化の多様性

||

オホーツクという

テロワール (Terroir) ※
を形成している

※その土地が持つ特性、個性、風土・・・
(その土地の本物の魅力や価値)

オホーツクの観光資源を考える③ オホーツクの地勢がもたらした北方文化

オホーツクは北方諸民族の交流と交易の拠点であった。

旧石器時代～縄文時代 白滝は北方圏における黒曜石器の供給工場であった。そこで作られた石器は、サハリン、シベリアからアムール川流域の北東アジア一帯にひろがっていた。

5世紀～9世紀 高い技術を持ったオホーツク人が豊かな文化圏を営み、北方の諸民族との交流・交易が行われ、その文化はアイヌや北方諸民族に受け継がれることとなる。



※そして、その歴史は、サハリンを中心に現代にまでつながっている。



北方圏とは、各月の平均気温から5°Cを引いた値を1年分合計した数値が「45」以下である地域。オホーツク地方は**北方圏最南端の交易と文化の拠点**であった。

オホーツク文化人
オホーツクのビーナス
(以上、モヨロ貝塚)
牙製クマ像
(湧別町川西遺跡出土)

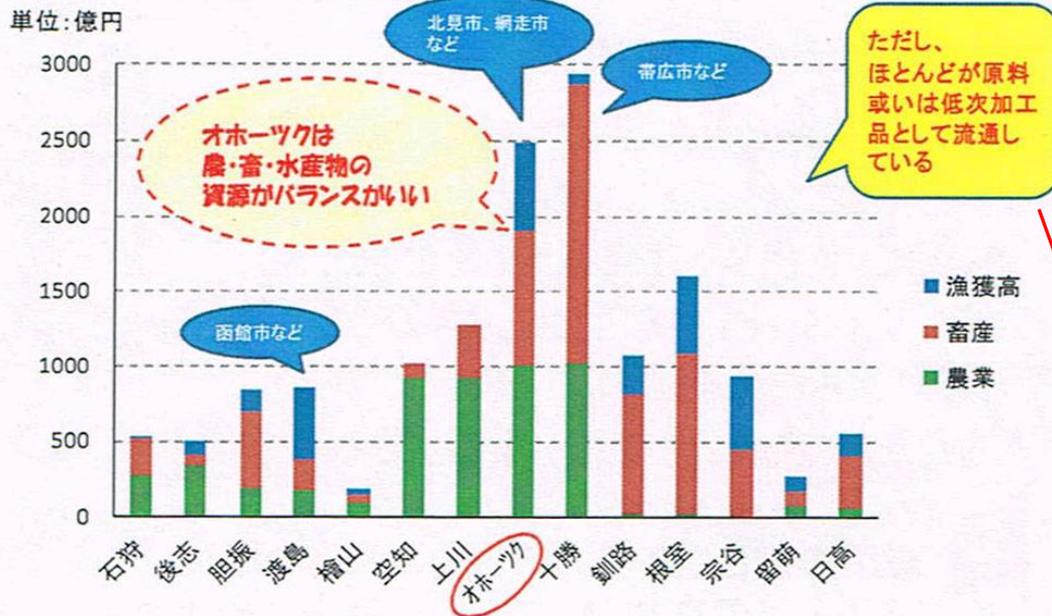
オホーツクの観光資源を考える④ オホーツクの地勢がもたらした食の多様性と質の高さ

際立つ一次産業の多様性！オホーツクはまさに「食材の宝庫」

オホーツク（振興局）の漁業は全道1位、農業は2位、酪農は3位。3拍子揃った地域は世界でも屈指では！

道東・オホーツク地域は生物資源の宝庫！？

北海道における農水産物の産出額・漁獲高（2016年）



資料：農林水産省「生産農業所得統計」、北海道「北海道水産現勢」2016年

オホーツクの漁獲高は、令和4年で約30.3万トン、878億円。それぞれ北海道全体の約26%と27.6%を占め、振興局別で1位。特にホタテガイは北海道全体の約6割を占める。ホタテガイは日本が輸出する水産物の第一位でもある。

農業産出額は令和5年で2,097億円。北海道の16.0%を占め、十勝に次ぎ2位。

令和3年の生乳生産量は62万3,648tで全道の14.6%。十勝、根室に次ぐ第3位。乳用牛以外にも、肉用牛、養豚養鶏も盛んに行われている。

課題は、食材の宝庫を「食の王国」にすること！フランス料理を超える「オホーツク料理」を生み出す世界屈指の地域にすること！

オホーツク農業の多様性

～オホーツク地域の農業～



オホーツクの新しい観光創生の動き① 自然との共生につながる取り組み



コネクトリップ（網走）：カヤック、サイクリング、スノーシュー等様々なアウトドア・アドベンチャーツアーのコンテンツを提供するほか、漁業者農業者の現場を訪れたり、醤油蔵見学、豆腐作り体験など一次産業やモノづくり産業との連携を行っている。

☆ 体験ツアー | 🚩 アドベンチャーツアー | 🏠 観光スポット | 🚗 キャンプ | 🚗 アクセス | ⓘ Connectripについて | 🌐 English



屈斜路カルデラトレイル
美幌、津別、大空の美幌地区三町広域観光協議会が実現を目指してきた津別峠—美幌峠—藻琴山間の自然歩道。25kmにわたり国立公園内を縦断する。



シートゥーサミット
カヤック、バイク、ハイクにより網走から藻琴山を目指す環境スポーツイベント。環境シンポジウムへの参加が義務づけられ、人と社会と自然との共生をテーマにしたアウトドア・アクティビティ。全国で開催され、モンベルが特別協賛。JRは臨時列車を運行。

オホーツクの新しい観光創生の動き② 遺産や歴史文化の継承につながる取り組み



「オホーツク遺産街道」構想

オホーツク各所に存在するオホーツク文化の史跡や遺跡を網羅してめぐることを通して、自然や異なる北方諸民族のかかわりの中で「豊かさ」を育んできたオホーツク文化の意味を現代の人々に伝えようとするもの。

アイヌ民族にとどまらず、アイヌの文化や世界観に受け継がれる北方諸民族の世界観に触れようとするもので、オホーツク海を「文化と交易の回廊」と位置づけ提示している。

「豊かさ」の源泉としての「持続可能性」を最も大事なものととらえ、現代の生産や生活の在り方に警鐘を鳴らし対案を示すテーマを持った観光を模索している。

現に、小規模で丁寧な生産や生活を実践するオホーツクの生産者や生活者との交流を重要なツールともしている。

一般社団法人オホーツクテロワールが推進している。

全国的な注目を集めた「オホーツク文化」展



特別展「オホーツク文化—あなたの知らない古代—」が2021年と2022年、横浜と大阪で開催され、2024年、高島屋資料館が「ジャッカドフニ」展を開催。

オホーツクの新しい観光創生の動き③ 観光者と住民との交流、生活文化に巻き込む取組み



「空き家がたくさんある津別町から空き家に光を灯したい」。とスタートした「道東エリアリノベーション・プロジェクト・イン・津別」の取り組みの中でオープンした「ゲストハウスnanmo-nanmo」。交流スペースや作業スペースを備え、地元民が使える複合施設でもある。ハウス内はさながら多世代交流のサロンで、宿泊客は否応なくコミュニティに加えられる。分踊り大会やクリスマス会に引き込んだり、あらかじめ用意しないアクティビティで住民との交流を進めていく。津別の日常をそのままゲストに提供している。近隣には移住者が同じように古民家をリノベーションして経営している「津別珈琲」、コワーキングスペース兼シェアオフィスの「JIMBA」などもあり、エリアリノベーション中核的施設となっている。



興部・沙留港町で、築46年の元住宅を活用し、和室はほとんど改装せずに昔ながらの雰囲気を残した宿泊施設「三さる舎」。代表の大黒朱梨は「子供のころ大人たちが楽しそうに暮らしていた毎日の生活を残し、宿泊客も感じてほしい」町中のあちこちを連れ歩く。畑作業や馬の散歩、ホタテの稚貝作業など地元住民の日常に入り込むツアーを提供する。大黒さん自身が地元民を観光に巻き込むコーディネーターとなっている。

オホーツクの新しい観光創生の動き④ オホーツクにおけるアグリツーリズムの取組み

えずらファーム (遠軽町)

- <https://www.ezurafarm.com>



農業を誰も想像していないステージにまで広げる！がコンセプト

種から食べるまでが農業のステージ「レストランtoretatte」

世界中から集まる農家民宿 年間600名の宿泊（インバウンドが50%）一泊8,000円から20,000円＋食事代5,000円

農業がない国からのお客さん（シンガポール等）

アクティビティとしての農業ボランティア（近隣農家へも）

集客は、Booking.com やair B&B

オホーツクの新しい観光がめざすべき姿① 斜網エリア：自然や環境に根ざし、両立する観光

国際的エコツーリズム、アドベンチャーツーリズム、スポーツツーリズムの展開と支える公共交通の新たな展開に挑む。



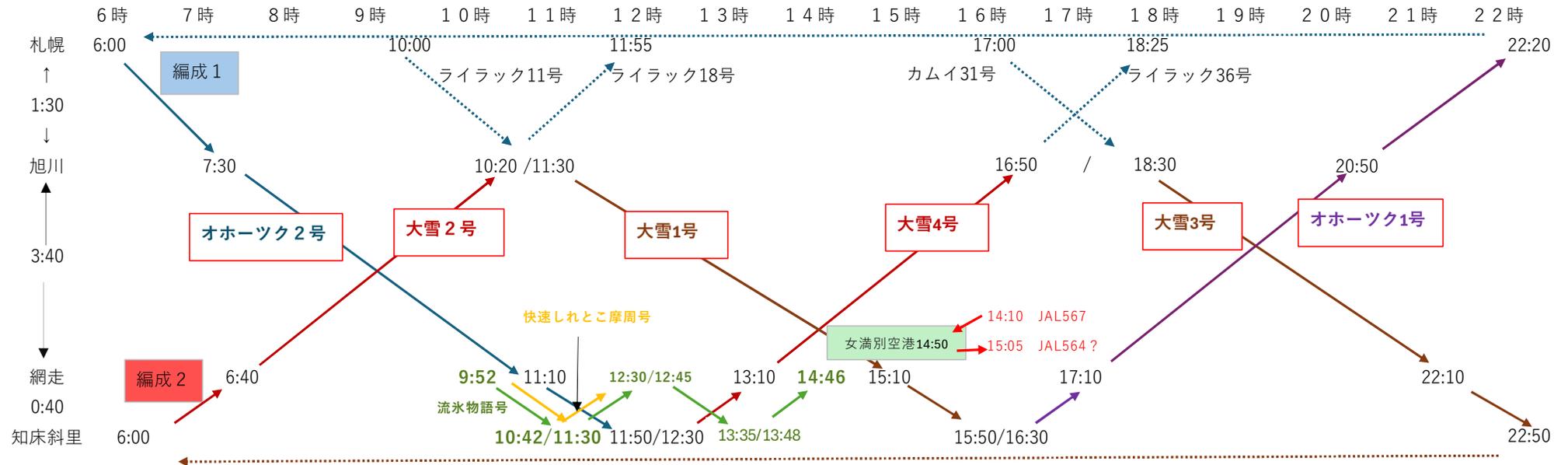
- ・斜網エリアを世界屈指のアドベンチャーツーリズムのメッカに育て上げることを地域共通の目標とする。
- ・オーソリティメーカー（企業）の誘致。
- ・イベントに終わらない通年のコンテンツ提供と提供環境の再構築が必要。
- ・情報発信と受入れのためのプラットフォームの設置が必須。
- ・地域に誘引し、地域内を移動を支える公共交通の再構築をする。

- ・コネクトリップ、小清水観光センター、きよーるの連携。これらを統合するプラットフォーム＝ゲートウェイセンターとしての「女満別空港 & 空港駅*ゲートウェイ」の新設。*西女満別駅の移設・空港への直結
- ・ラベンダー & はまなす編成特急の知床斜里駅乗り入れ
- ・「網走湖コネクトリップ駅」の新設または臨時駅設置
- ・空港連絡バスの新路線：東藻琴-小清水-清里-斜里線、卯原内-常呂-佐呂間線
- ・川湯-女満別線の復活、浜小清水-川湯線の新設。
- ・原生亭温泉の復興
- ・ハイランド小清水の通年営業、藻琴山BCスキーの普及、もことやま山荘の復興
- ・SHIMANO（バイク、釣り）直営店の誘致、きよーるをサイクリングツーリズムの拠点に。

(2024年9月5日提言 石北沿線ふるさとネットワーク)

新幹線札幌延伸後の新しいオホーツク観光を作るために！

旭川ー知床斜里間 特急3往復ダイヤを提案します。(注：発着時間は仮置きです。)



大雪快速化の背景は新幹線札幌延伸の延期（2030年→2035年？）にある。それまで現在の283系車両を運行させるための「緊急避難」である。

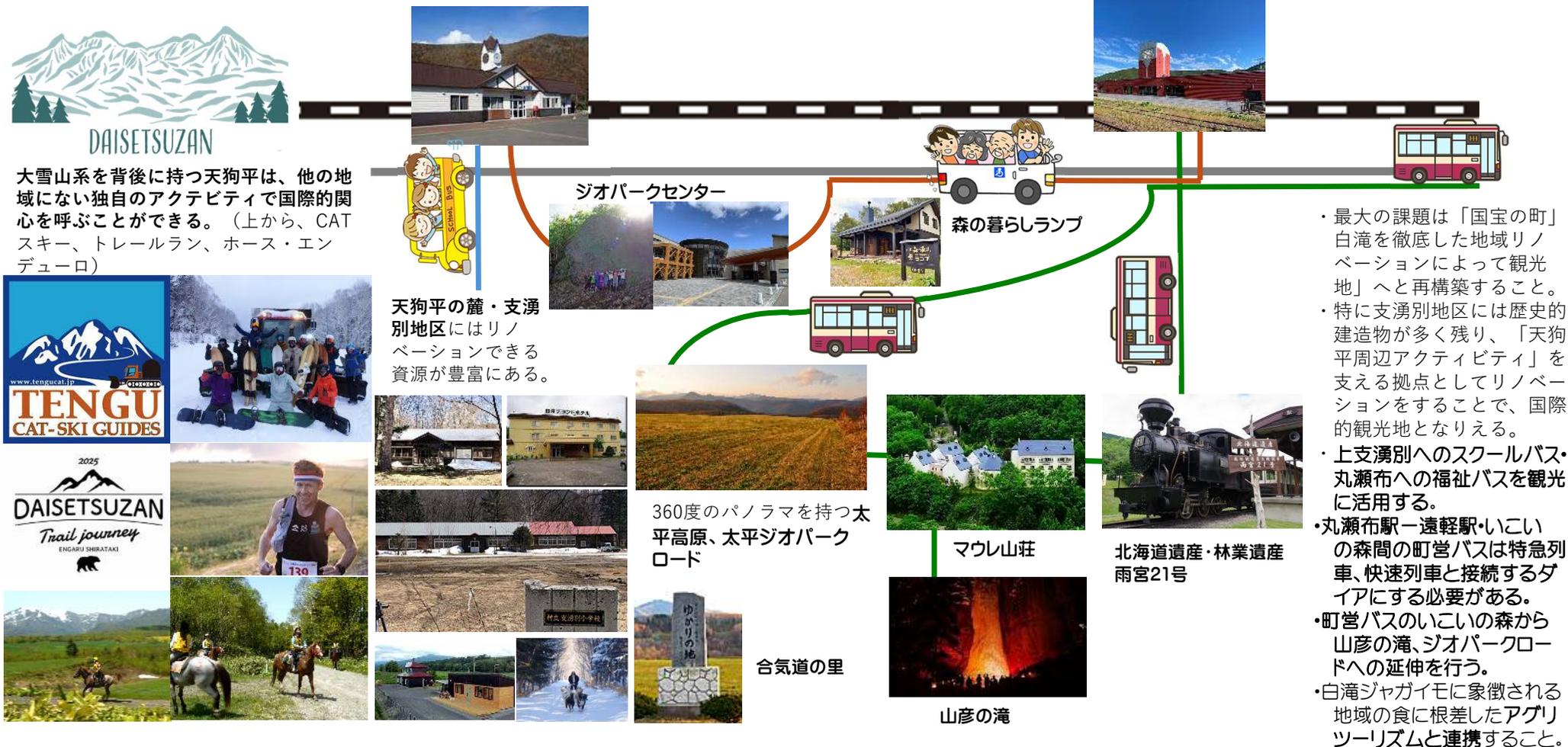
しかし、特急車両を現行の3編成運行から2編成運行にしたとしても、旭川ー網走間の3往復は可能である。更に知床斜里まで運行を伸ばすことにより収益増が可能になる！

- ・特急はすべて知床斜里まで運行する。途中は浜小清水駅のみに停車。浜小清水はアウトドアツーリズムのベースとして発展可能となる。
- ・特急は旭川ー知床斜里の3往復を確保する
- ・朝の札幌発はビジネスの利便を確保するため直通運行を維持する。夕方の札幌戻りも疲れを考慮し直通を維持する。
- ・昼間の特急運行は観光客の移動、チェックアウト&チェックインの理にかなっている。
- ・夕方の旭川発、知床発の特急は昼間の十分な観光行動を保証できる。
- ・西女満別駅を移転し女満別空港駅として特急停車駅とする。昼間のJAL便との接続可能性があり、知床観光への有効な後押しになる。（※564便は出発時間変更が必要になるが）

将来、261系の引退後はラベンダー&ハマナス編成車両（261系 - 6000代）に置き換えるべきである！そのためには社会資本整備総合交付金の適用とプラスアルファしての「北海道特例」を持続可能な交通体系の枠組みとして国に要求することが必要！

オホーツクの新しい観光がめざすべき姿② 白滝・丸瀬布エリア:世界的価値を持つジオを観光に

黒曜石の国宝指定から、地域のジオが持つ「独自性」を国際的な訴求につなげる「地域リノベーション計画」と域内交通機関の活用。



白滝地域スクールバス・福祉バス運行時刻表

令和3年4月1日

1号車【北見200さ95】

福祉バス

スクールバス（上支湧別方面）

（往路）

（丸瀬布方面）月・水・金（往路）

停留所	1便	2便	2便（土曜日）	3便	4便
白滝駅前発	7:30	13:00	12:00	15:40	16:20
中学校前	7:33	13:03	12:03	15:43	16:23
一線	7:34	13:04	12:04	15:44	16:24
三線	7:35	13:05	12:05	15:45	16:25
五線	7:36	13:06	12:06	15:46	16:26
七線	7:37	13:07	12:07	15:47	16:27
支湧別小前	7:38	13:18	12:08	15:48	16:28
中山商店着	7:45	13:15	12:15	15:55	16:35

（復路）

停留所	1便	2便	2便（土曜日）	3便	4便
中山商店発	7:47	13:17	12:17	15:57	16:37
上支湧別公住前	7:48	13:18	12:18	15:58	16:38
支湧別小前	7:49	13:19	12:19	15:59	16:39
七線	7:50	13:20	12:20	16:00	16:40
五線	7:51	13:21	12:21	16:01	16:41
三線	7:52	13:22	12:22	16:02	16:42
一線	7:54	13:24	12:24	16:04	16:44
中学校前	7:57	13:27	12:27	16:07	16:47
ほのほの	8:00	13:30	—	—	—
白滝駅前着	8:05	13:35	12:30	16:10	16:50

停留所	1便	2便
ほのほの発	8:00	13:30
白滝駅前	8:05	13:35
中央団地入口	8:06	13:36
東区停留所	8:07	13:37
祥蔵寺前	8:08	13:38
白滝総合支所前	—	13:39
斉藤農場前	8:12	13:42
丹羽農場前	8:15	13:45
数田牧場前	8:18	13:48
丸瀬布厚生病院	8:30	14:00
丸瀬布駅前	8:35	—

（復路）

●丸瀬布厚生病院	11:10	14:05
数田牧場前	11:22	14:17
丹羽農場前	11:25	14:20
斉藤農場前	11:28	14:23
白滝総合支所前	—	14:26
祥蔵寺前	11:32	14:27
東区停留所	11:33	14:28
中央団地入口	11:34	14:29
白滝駅前	11:35	14:30
営林署車庫前	11:37	14:32
ほのほの着	11:40	14:35

※運行日は、日曜日・祝祭日を除く毎日。（年末年始運休あり）
 2便は、土曜日の運行時間が変わります。
 3便は、土曜日・春休み・夏休み・冬休みは運行しません。
 また、小中学校が共に臨時休校の場合は運休します。
 ◎気象状況等により臨時運休する場合があります。



●丸瀬布厚生病院発について
 利用者の診療終了次第発車しますので、発車時刻が変更になる場合がありますのでご了承ください。（運転手さんに確認願います。）
 なお、天候・交通事情により時刻通り運行できない場合がありますので、併せてご了承ください。

運行に関するお問い合わせ先
 白滝総合支所地域福祉課 0157-12-2222

JR白滝駅時刻表

<下り>オホーツク1号9:54 大雪14:01 きたみ16:41 オホーツク3号18:30

<上り>オホーツク2号9:19 大雪10:32 きたみ12:27 オホーツク4号17:02

町営バス時刻表

丸瀬布駅発	マウレ山荘着		マウレ山荘発	丸瀬布駅着
7:15	7:35	1便	7:40	8:00
14:15	14:35	2便	14:40	15:00
15:30	15:50	3便	15:55	16:15

丸瀬布駅前

	丸瀬布駅前着	遠軽行発	12月31日~1月2日 まで全便運休
1	9:01	9:10	
2	12:01	12:10	
3	14:11	14:20	
4	16:11	16:20	

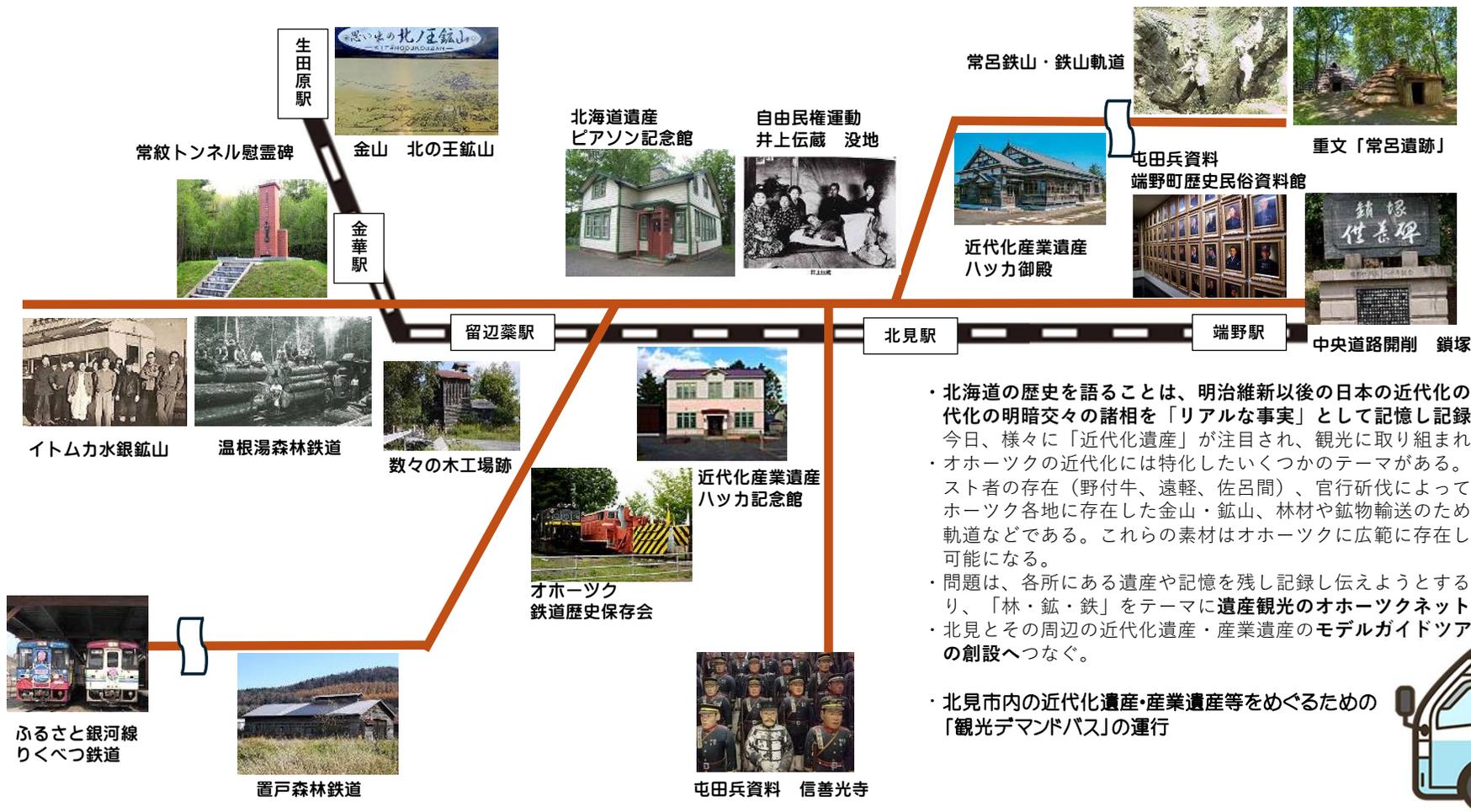
JR丸瀬布駅時刻表

<下り>オホーツク1号10:13 大雪14:19 きたみ17:02 オホーツク3号18:48

<上り>オホーツク2号9:00 大雪10:13 きたみ12:08 **オホーツク4号16:41(乗継可)**

オホーツクの新しい観光がめざすべき姿③ 北見エリア：古代史と近代史を巡る歴史遺産観光

重文「常呂遺跡」、北海道遺産「ピアソン記念館」、産業遺産「ハッカ記念館」等の他、古代史と近代史に係わる多様なテーマやツールを観光化する「地元プレイヤー」の育成、各地の遺跡・遺産観光を巡る広域ツアーの造成から「広域観光プラットホーム」の創生へ。



- ・オホーツク地域が歴史上重要な意味を持つのは、「オホーツク文化」の時代と明治から戦後経済成長期までの2つの時代といえる。
- ・「オホーツク文化」の時代は北方諸民族との交流と交易の時代であり、そこで培われた自然観・世界観はこれに続くアイヌ民族に継承され、現代社会が抱える危機への警鐘を伝えものでもある。
- ・昭和100年、明治から160年を経ようとする今、北海道は歴史を語る時を迎えている。

- ・北海道の歴史を語ることは、明治維新以後の日本の近代化の意味を解き明かすことであり、近代化の明暗交々の諸相を「リアルな事実」として記憶し記録する最後の機会でもある。
- ・今日、様々な「近代化遺産」が注目され、観光に取り組まれる理由と意義がここにある。
- ・オホーツクの近代化には特化したいくつかのテーマがある。率先して入植開墾にあたったキリスト者の存在（野付牛、遠軽、佐呂間）、官行斫伐によって地域最大産業となった林業、オホーツク各地に存在した金山・鉱山、木材や鉱物輸送のためにオホーツク中に敷設された鉄道軌道などである。これらの素材はオホーツクに広範に存在し、一つのテーマによる広域観光が可能になる。
- ・問題は、各所にある遺産や記憶を残し記録し伝えようとする主体が組織されていないことであり、「林・鉱・鉄」をテーマに遺産観光のオホーツクネットワークを形成する。
- ・北見とその周辺の近代化遺産・産業遺産のモデルガイドツアーの造成から、プラットホームの創設へつなぐ。

- ・北見市内の近代化遺産・産業遺産等をめぐるための「観光デマンドバス」の運行



